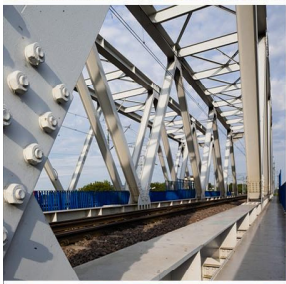
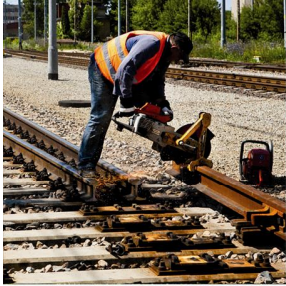




**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

# Główne wyzwania kształtowania systemu opłat za korzystanie z linii kolejowych

Zmiany w systemie opłat przyczynią się do jego optymalizacji i wzrostu przejrzystości, a w efekcie do poprawy konkurencyjności kolei w stosunku do innych środków transportu.

## Stabilizacja stawek

- Działania optymalizujące i urealnijające koszty
- Zabieganie o zwiększenie dotacji
- Zaadresowanie problemu pracy eksploatacyjnej

## Obiektywizm kalkulacji stawek

- Przejrzysta i obiektywna alokacja kosztów na poszczególne kategorie linii i masy pociągów

## Uelastycznienie systemu

- Zmiana struktury cennika w kierunku eliminacji przedziałowości kategorii mas

## Cel PKP PLK na rok 2014

**Opracowanie spójnej metodyki adresującej powyższe wyzwania  
w ramach obowiązującego reżimu regulacyjnego**

# Stabilizacja stawek

Na wysokość stawek, w tym głównie na średnią stawkę sieciową, wpływ mają 3 czynniki:

- baza kosztów na którą ma wpływ PKP PLK SA,
- dotacje, których wysokość zależy od MTBiGM,
- praca eksploatacyjna, którą realizują przewoźnicy.

## Baza kosztów

- Wyznaczenie planu kosztów w oparciu o zeszłoroczne wykonanie
- Uwzględnienie szeregu działań optymalizujących koszty:
  - zmniejszenie zatrudnienia
  - zmniejszenie wielkości sieci
  - centralizacja zakupów

## Dotacje

- Zwiększenie ulgi dla przewoźników kolejowych realizujących przewozy jednostek transportu intermodalnego z 25 do 50 mln zł w celu rozwoju tego segmentu
- Działania w celu zwiększenia przyznanych środków pochodzących z Funduszu Kolejowego

## Praca eksploatacyjna

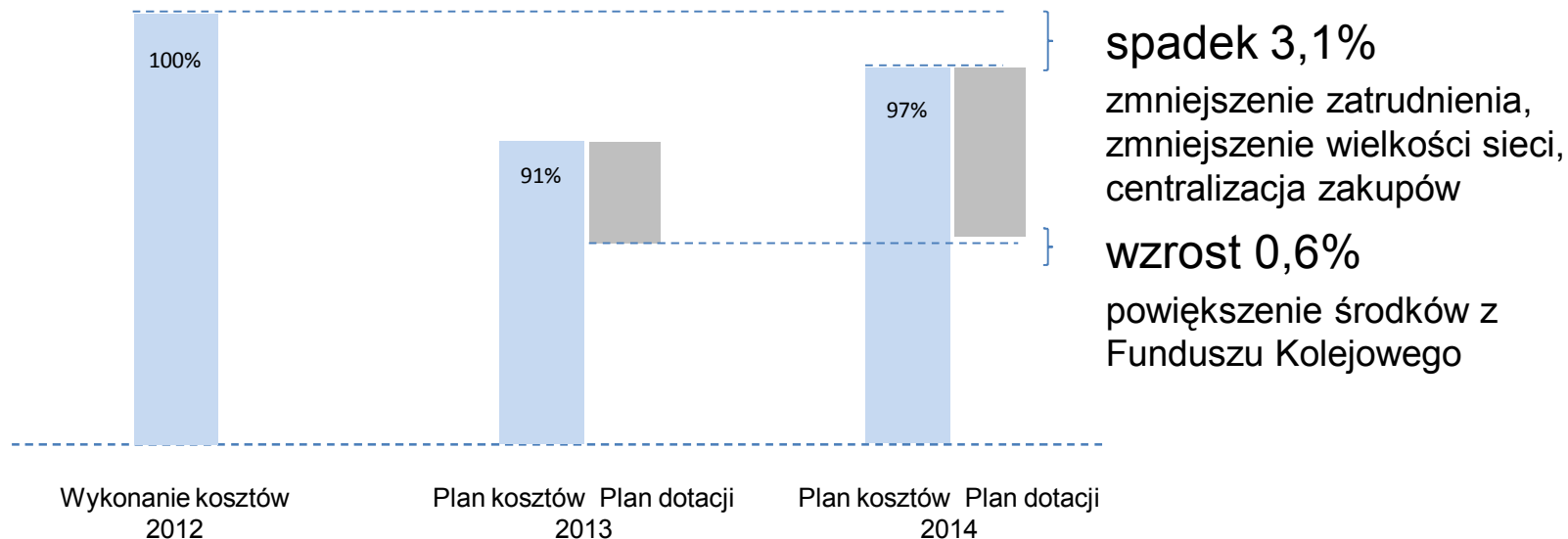
- Przewozy towarowe są podatne na czynniki gospodarcze stąd historycznie duża wahliwość wykonania pracy (przykładowy spadek o 18% między 2009 w porównaniu do 2008)
- Zbudowanie obiektywnej metodyki wyznaczania pracy eksploatacyjnej jako średnia krocząca z wykonania z lat ubiegłych

## Podstawowa zasada

**Łączne przychody pozyskane od przewoźników z tytułu udostępniania linii kolejowych oraz dofinansowanie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej powinny pokrywać uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury ponoszone na administrowanie, prowadzenie ruchu, utrzymanie infrastruktury kolejowej.**

# Baza kosztów oraz dotacje

Baza kosztów została zaplanowana znacznie poniżej wykonania kosztów 2012 w wyniku restrukturyzacji, a dzięki dodatkowym działaniom zmierzającym do zwiększenia dotacji baza kosztów względem planu 2013 niemal się nie zmieni.



## Planowane koszty obejmują:

- koszty bezpośrednie:
  - koszty utrzymania
  - koszty prowadzenia ruchu kolejowego
  - amortyzacja
- koszty pośrednie działalności obejmujące pozostałe uzasadnione koszty zarządcy
- koszty finansowe związane z obsługą kredytów



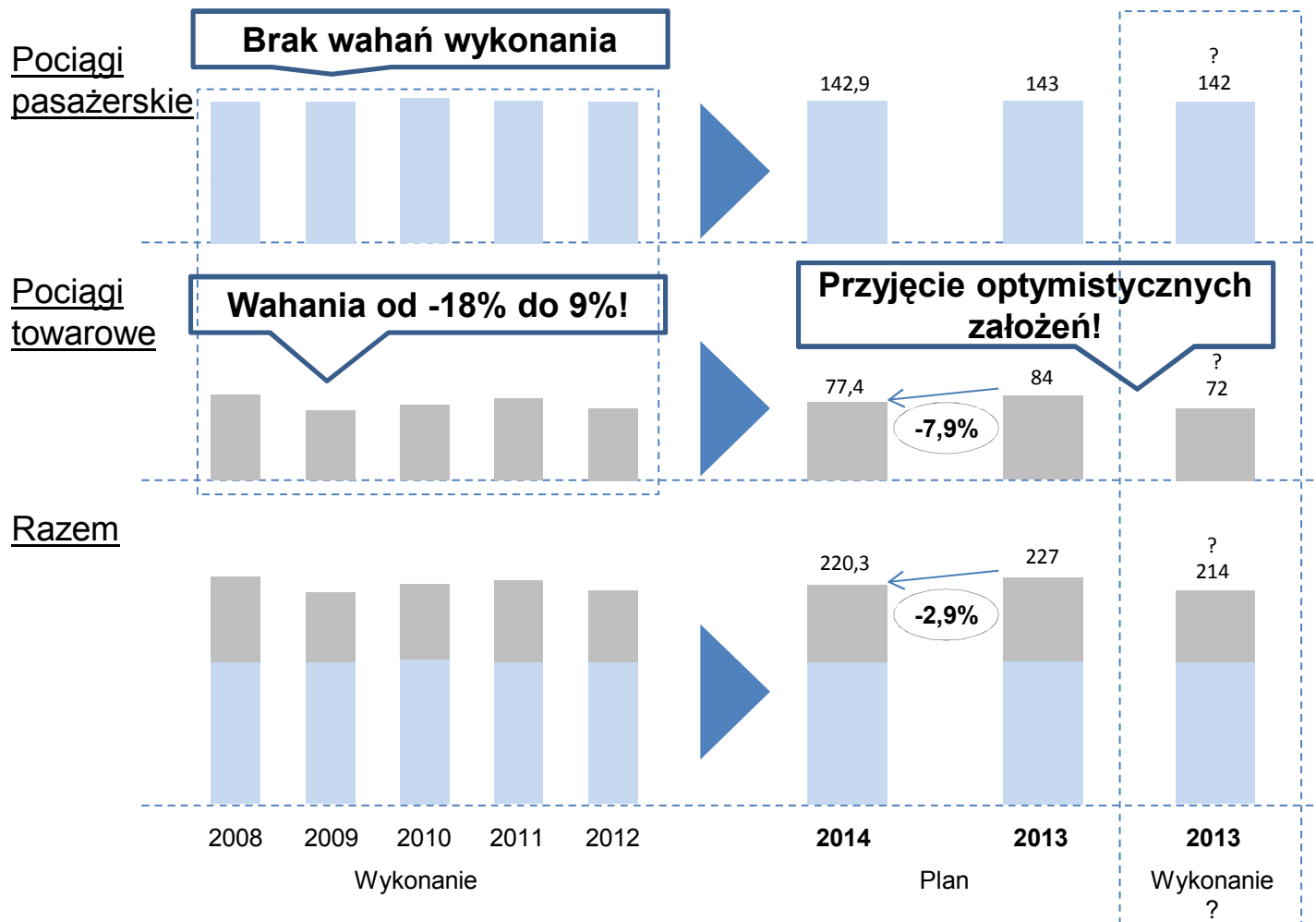
## Planowane dotacje obejmują:

- środki z Budżetu państwa
- środki z Funduszu Kolejowego



# Praca eksploatacyjna

Obiektywna metodyka wyznaczania planu pracy eksploatacyjnej jako średnia krocząca z wykonania z lat ubiegłych stabilizuje roczne wahania kosztem krótkoterminowego ryzyka niedoszacowania lub przeszacowania planu.

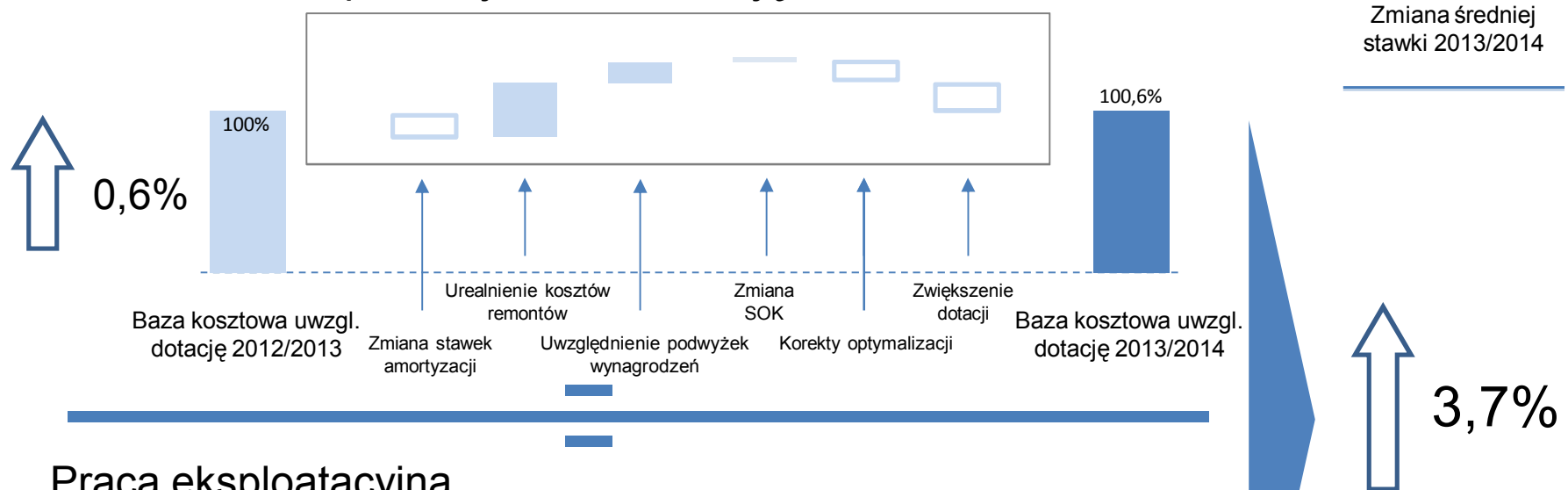


W krótkim okresie spodziewane jest przeszacowanie planu pracy eksploatacyjnej względem faktycznego wykonania sięgające nawet 6% (głównie w segmencie pociągów towarowych) co skutkować będzie stratą PKP PLK.

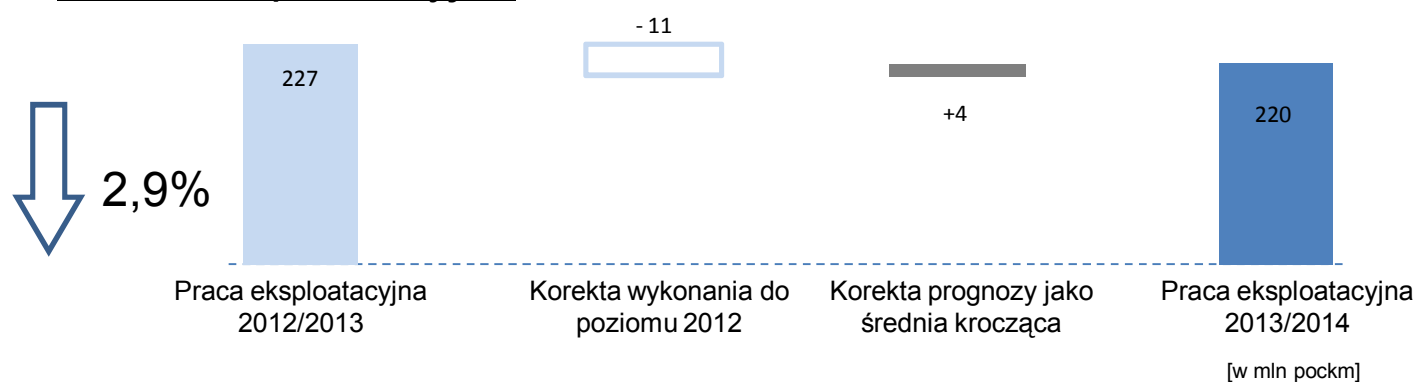
# Średnia stawka sieciowa

Kalkulacje wskazują na 3,7% wzrost średniej stawki sieciowej, co stanowi spadek względem wzrostu 4,8% w roku ubiegłym.

## Baza kosztowa pomniejszona o dotację



## Praca eksploatacyjna



# Obiektywizm kalkulacji stawek

W ramach opracowanej docelowej metodyki stawki wyznaczone zostały zgodnie z przepisami prawa i będą przedmiotem szczegółowej weryfikacji przez UTK

## Rodzaje kosztów

- Przeanalizowano naturę (zależność od kategorii linii i pracy eksploatacyjnej) ponad 50 unikalnych kategorii kosztów wchodzących w skład:
  - kosztów bezpośrednich utrzymania
  - kosztów bezpośrednich prowadzenia ruchu kolejowego
  - amortyzacji
  - kosztów pośrednich i finansowych

## Wybór nośników

- Dla każdej unikalnej kategorii kosztów dobrano odpowiadający nośnik alokacji na poszczególne kategorie linii i masy pociągów:
  - bezpośredni o ile było to możliwe
  - pośredni zgodnie z przyczynowością kosztów (opracowania eksperckie, narzuty)

## Wykorzystanie danych empirycznych

- Do konstrukcji nośników i poszczególnych założeń wykorzystano najbardziej aktualne wartości empiryczne:
  - masy brutto
  - dopuszczalne prędkości techniczne

**Powyższe prace i analizy pozwoliły opracować docelową metodykę, która uelastyczni system opłat za korzystanie z linii kolejowych.**

# Uelastycznienie systemu

Obecny układ 10-przedziałowej tablicy cennikowej, według przewoźników prowadzi do nieefektywnego wykorzystania ich potencjału ze względu na nieliniową zależność wysokości opłaty od całkowitej masy brutto pociągu

## Obecny system

- Zakłada 10 przedziałów mas dla pociągów towarowych i 6 dla pasażerskich o różnej rozpiętości (od 90t do 900t)

## System przejściowy

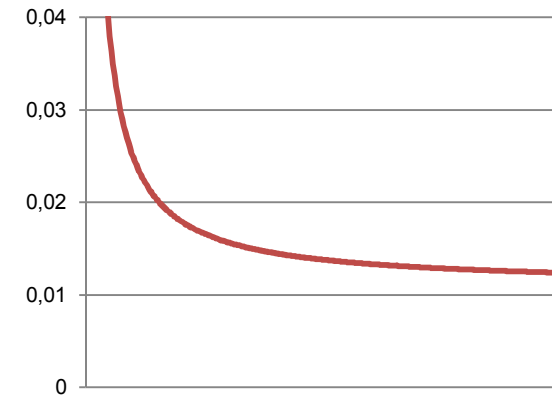
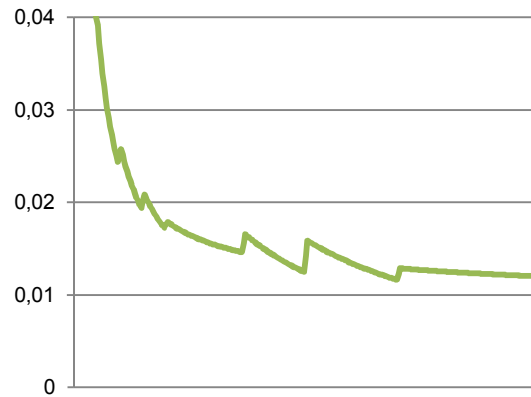
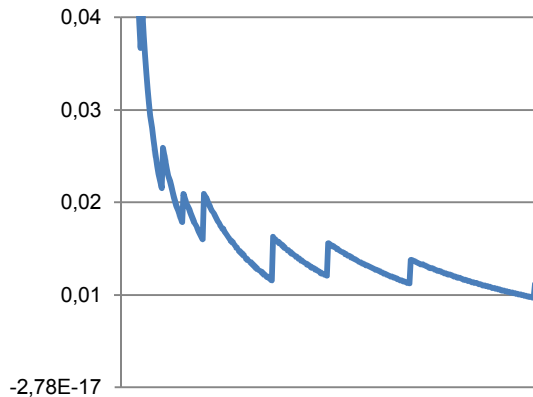
- Wprowadzenie 302 przedziałów mas dla pociągów towarowych i 112 dla pociągów pasażerskich o jednakowej rozpiętości 10t

## Docelowy system

- Zastąpienie\* cennika przedziałowego cennikiem skonstruowanym w oparciu o funkcje stawki uzależnione od masy brutto pociągu

\*o ile będzie to możliwe dla obecnego reżimu regulacyjnego

Stawki jednostkowe wyrażone w PLN/bruttonkm, w zależności od całkowitej masy brutto pociągu





# Międzynarodowe praktyki ustalania wysokości opłat za korzystanie z linii kolejowych

PKP PLK prowadzi dalsze analizy w celu identyfikacji wykorzystywanych w innych krajach sposobów różnicowania stawek

Zmienna	AT	FR	DE	GB	HU	SW	NL	ES	PL
<b>1. Kategoria linii</b>	X	X	X		X	X	X	X	<b>X</b>
<b>2. Typ przewozu</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X****</b>		<b>X***</b>	
3. Typ taboru (nowoczesność)	X			X					
<b>4. Masa taboru</b>	X		X*	X	X	X	X		<b>X</b>
5. Opłata roczna		X**		X**				X	
6. Opłata dodatkowa (tj. rezerwacyjna, operacyjna, wypadkowa)					X	X			
7. Regulowanie ruchu terytorialne (dopłata - ograniczanie / upust - stymulowanie)	X / X	X / -	X / -	X / -		X / -			
8. Regulowanie ruchu czasowe (szczyt, poza szczytem)	X	X						X	
9. Osiągana prędkość (dopłata - wyższe koszty utrzymania / upust - zachęta)	X / -	- / X	X / -						
10. Punktualność	X		X			X			
11. Elastyczność w trasowaniu			X						
<b>12. Moment rezerwacji (dopłata - IRJ / upust - RRJ)</b>		- / X							<b>X</b>
13. Długość rezerwowanej trasy		X							
14. Ekologia (tj. hałas, przewóz węgla lub odpadów, lokomotywy spalinowe)			X	X		X			
Łączna ilość zmiennych:	9	8	8	6	4	7	2	4	3

\* dodatkowa opłata dla pociągów powyżej 3000 t

\*\* dotyczy przewozów pasażerskich celem pokrycia kosztów stałych

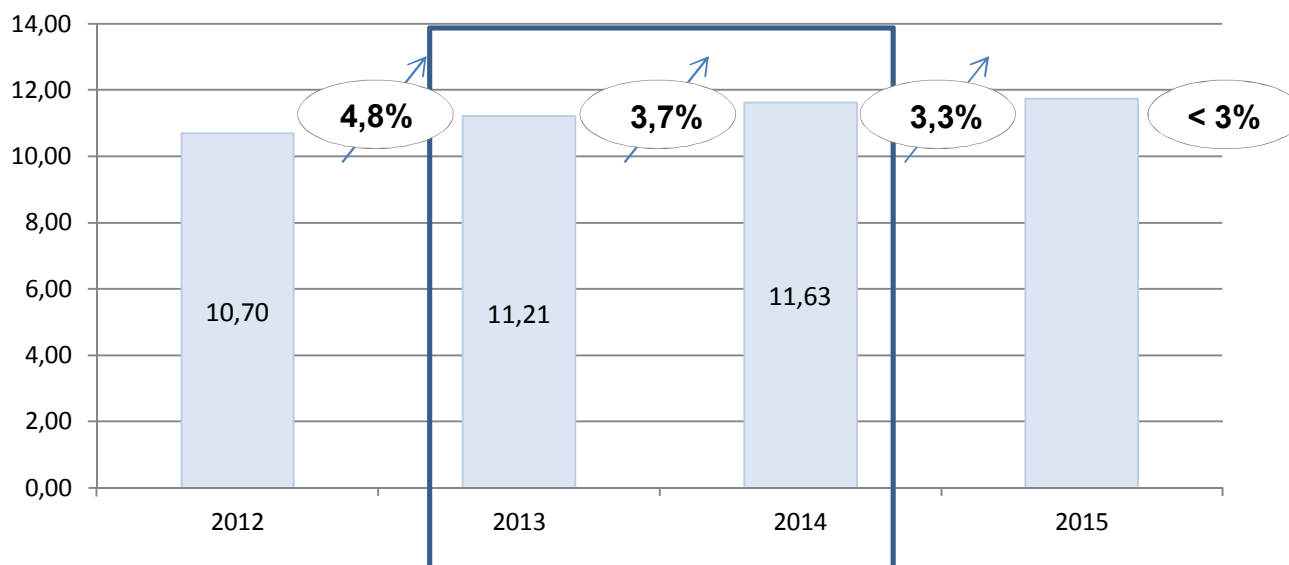
\*\*\* dla przewozów pasażerskich dodatkowa opłata (zależna od pojemności taboru pasażerskiego)

\*\*\*\* dla przewozów pasażerskich dodatkowa opłata (zależna od btkm – opisana w kat. masa taboru)

# Poziom stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

## Średnia stawka jednostkowa w latach 2012-2015

Wysokość średniej stawki sieciowej w latach 2012-2015 [zł / pockm]



**Średnia stawka sieciowa w przedłożonym do zatwierdzenia cenniku wzrośnie o 3,7% wobec 4,8 % wzrostu w roku ubiegłym pomimo zmniejszenia planowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych.**



  
**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**  
*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



**Dziękuję za uwagę.**